

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA

TERCER PERÍODO

COMISION DE ASUNTOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL

DISTRIBUIDO Nº 1374 DE 1992

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

MAYO DE 1992

P L U N A

PLANTEAMIENTO DE CARÁCTER LABORAL REALIZADO POR REPRESENTANTES DE UN SECTOR DE SUS FUNCIONARIOS

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 14 DE MAYO DE 1992

ASISTENCIA

PRESIDE : SEÑOR SENADOR JAIME PÉREZ.

MIEMBROS : SEÑORES SENADORES MARIANO ARANA, CARLOS CASSINA, CARLOS W. CIGLIUTI, PABLO MILLOR, JORGE SILVEIRA ZAVALA Y MANUEL SINGLET.

INVITADOS ESPECIALES : REPRESENTANTES DE LOS FUNCIONARIOS DE PLUNA, SEÑORAS ADRIANA DAGUERRE, SILVANA DAGUERRE, ELIZABET SARAVIA Y SEÑOR ALFREDO LABORDE.

SECRETARIO : SEÑOR NÉSTOR T. CARDOZO.

AYUDANTE DE COMISIÓN : SEÑOR JUAN F. NEGRO.

RP.

6 x 10

(Ingresa a Sala una delegación de funcionarios de PLUNA)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, damos la bienvenida a los representantes de los trabajadores de PLUNA, que integran la tripulación del vuelo Montevideo-Madrid, a quienes concedemos el uso de la palabra a efectos de que se nos explique el motivo de su presencia.

SEÑORA DAGUERRE.- Hemos concurrido a esta Comisión, fundamentalmente, para plantear una serie de problemas de carácter funcional que en este momento tenemos con el Ente, concretamente, respecto a algunas modificaciones que se tratan de introducir en la relación de trabajo que mantenemos con el mismo.

Nosotros somos Auxiliares de Cabina, es decir, que formamos parte de la tripulación de cabina de avión. Estamos divididos entre quienes hacemos los vuelos intercontinentales y aquellos que efectuamos vuelos regionales o de cabotaje. En la compañia siempre se ha ascendido y llegado a estos puestos de trabajo por un "ranking" al que se accede por concurso, y, además, por medio de una antiguedad calificada. Esto es lo que se toma en cuenta para tener los mejores vuelos en la empresa. Sin embargo, hace algunos meses, el Directorio planteó la posibilidad de que la totalidad de los Auxiliares de Cabina efectúaramos todos los vuelos , con lo cual no se nos reconocería el derecho adquirido desde hace casi 10 años cuando se iniciaron los vuelos Montevideo-Madrid. El motivo que se nos dio fue que el personal que realiza los vuelos de cabotaje tiene derecho a un ascenso en

su carrera. Estas personas no sólo no cuentan con la preparación que tienen los Auxiliares de Cabina de vuelos internacionales, sino, que,además no se les ha exigido los mismos requisitos. En este momento , y de un plumazo, se ha ascendido a 30 funcionarios, desmereciendo nuestra anterior calificación.

Quiere decir que , con la aplicación de esta medida, nos veríamos perjudicados en relación a un derecho adquirido que tenemos en la empresa de haber volado durante tantos años, asi como violentados en torno a la condición más beneficiosa que protege al trabajador. Esto es, que cuando un trabajador llega a una situación que, por equis motivo, ha sido reconocida, no se le puede perjudicar esa condición.

Por otra parte, cabe señalar que hace unos días nos pusimos en contacto con el Presidente de PLUNA, quien mantiene una posición totalmente intransigente en torno al tema. Concretamente, nos manifestó que el objeto de esta medida era que las personas que se encuentran en grados inferiores puedan tener un ascenso. Frente a esto, manifestamos que en la empresa hay gente que tiene muchos años de servicio y fojas intachables , cuya función decaería en caso de que esto se ponga en práctica. Dado que legalmente no se nos puede obligar a volar el 737, la idea de las autoridades de la compañía es que hagamos un vuelo a Madrid cada dos meses, buscándosenos tareas afines en tierra para que durante ese tiempo no permanezcamos en nuestros hogares . Es decir que no sólo se nos haría la quita de los viáticos que recibimos

cuando volamos al exterior --dinero que , lamentablemente lo integramos al sueldo a pesar de que ese no es el fin--, sino que también nos veríamos impedidos de volar.

En este sentido , además, debemos hacer la siguiente puntualización. Hay funcionarios del 737 que, por problemas personales no les interesa el vuelo internacional. A pesar de que así se lo han manifestado al Directorio de la Empresa, se les ha respondido que van a quedar volando ese avión. Es decir que se elige con nombre y apellido a quienes van a volar y quienes no lo harán. Esto es lo que nos lleva a afirmar que PLUNA no está siguiendo un criterio.

Por último, un hecho importante a destacar es que luego de 15 años de trabajo en la empresa, aún continuamos revistando como contratados.

SEÑOR LABORDE.-Los aquí presentes comprendemos el grupo de auxiliares de cabina, para ser más específicos de Azafatas y Comisarios de a Bordo. Somos considerados personal semitécnico navegante y en esta Compañía no tenemos un escalafón como funcionarios públicos. Ingresamos y salimos de la empresa como auxiliares de cabina sin derecho al ascenso; nuestra única posibilidad es pasar al cargo de Jefe de Cabina. Nuestro escalafón está dado, tal como lo expresó mi compañera, por antiguedad y calificación. Hace diez años accedimos a volar internacionalmente cuando PLUNA planteó la posibilidad de realizar vuelos a Europa, pero en base a la antiguedad y calificación; nadie ascendió a dedo. Se realizaron consultas comenzando por el personal más antiguo hasta completar las treinta y cinco personas que la empresa requería para cumplir con ese vuelo. En esa oportunidad algunos funcionarios no aceptaron realizar ese tipo de vuelo tal como sucedió con compañeros que tenían mayor antiguedad que la mía, que hacía dos años que trabajaba en la empresa. Estas personas ahora reclaman sus puestos en la línea internacional, pero en este momento no existen vacantes, dado que hace diez años que PLUNA realiza los mismos vuelos Madrid-Montevideo y viceversa. La empresa no crece, por lo tanto, no crea vacantes deteniendo todo el escalafón. En mi caso particular, con una experiencia de doce años de vuelo, en otra empresa tendría el cargo de Jefe de Cabina, pero en PLUNA esto no se da porque no tiene aviones 747 que puedan realizar vuelos a Japón, Nueva York y

Miami. Esta situación nos afecta a todos ya que no creemos que sea una buena solución otorgar un beneficio al personal de cabotaje perjudicando al resto de los funcionarios. Estoy de acuerdo en que aquellos que lo deseen realice vuelos internacionales, pero si los cupos no son suficientes, un funcionario que tiene diez años de trabajo no va a dejar de realizarlos para que una persona que ingresó hace cinco años la sustituya y ésta realice tareas en el puente aéreo.

SEÑOR MILLOR.- Me gustaría saber si el trabajo de cabotaje y puente aéreo es el que se realiza en los vuelos a Buenos Aires y a Asunción.

SEÑORA DAGUERRE.- Se trata de los vuelos realizados con aviones 737 con destino a Buenos Aires, Asunción, Río de Janeiro y Santiago de Chile.

SEÑOR MILLOR.- ¿Cuántos son los funcionarios que cumplen tareas de cabotaje?

SEÑOR LABORDE.- Aproximadamente son 55 personas.

SEÑOR MILLOR.- La diferencia entre los sueldos de los funcionarios que realizan tareas de cabotaje y lo que hacen vuelos internacionales estaría en los viáticos y no en los sueldos.

SEÑOR LABORDE.- Contamos con una compensación para realizar vuelos a Madrid que no sería otorgada a aquéllos que ingresen en este momento a esa actividad. Esto fue aceptado por esos funcionarios.

SEÑOR MILLOR.- Si no entendía mal, los que cumplen vuelos internacionales perciben sueldo, compensación y viáticos.

SEÑOR LABORDE.- Los viáticos se preciben por concepto de alimentación.

SEÑOR MILLOR.- Es decir que los funcionarios de cabotaje aceptarían volar percibiendo el sueldo y los viáticos sin recibir la compensación.

SEÑOR LABORDE.- Lo que sucede es que al quitarnos parte de los vuelos a Madrid --que actualmente son tres o cuatro por mes-- no podríamos realizar funciones en ese avión.

SEÑOR MILLOR.- Según observo en este recibo, un funcionario que vuele internacionalmente a Madrid percibe, entre sueldo, compensación y viáticos N$ 1.274.000. de los cuales N$S 496.265 corresponde al concepto sueldo.

SEÑOR LABORDE.- Esa cantidad es percibida por todos los auxiliares de cabina y la compensación de intercontinental figura aparte y son N$ 90.000.

Quiero señalar que recibimos cursos de capacitación cada seis meses que nos habilita a atender la vida del pasajero. Estamos entrenados para todo tipo de emergencia y la Compañía nos exige tener esa condición. En el caso de que no estemos capacitados para cumplir esas funciones, nos pueden hacer descender del avión por medio de una junta médica.

Por otra parte, hay que tener en cuenta el riesgo de vida que se corre al trabajar en los vuelos.

En lo que tiene que ver con el viático que nos es otorgado para alimentarnos en el exterior, muchas veces debemos incorporarlo a nuestro sueldo para llegar a fin de mes.

SEÑOR MILLOR.- Quisiera que los delegados aquí presentes

nos describieran cómo se estructura la familia en función del tipo de trabajo que realizan y que les impone la imposibilidad de realizar otro tipo de actividad. Esta información sería muy ilustrativa ya que si bien en nuestro país pocas personas perciben la compensación señalada, también son pocos los que deben cumplir el tipo de horario y de trabajo que desempeñan estos funcionarios.

SEÑOR LABORDE.- Hasta el momento, no sabemos qué clase de funcionarios somos considerados: si personal navegante o administrativo. Según las circunstancias somos uno u otro. Debemos aclarar que trabajamos los días sábados y domingos, así como los feriados sin recibir una compensación especial por ello. Por lo general, en navidad o en año nuevo debemos permanecer fuera del país. Por estas razones, la familia debe adaptarse a nuestro ritmo de vida. El plan de vuelo nos es entregado el 20 de cada mes y se especifica los días libres y los de guardia, en los que debemos permanecer a la orden de la empresa. De ser necesario debemos estar en el aeropuerto en 20 minutos para suplantar a algún compañero enfermo u otra eventualidad. Si en uno de nuestros días libres se nos llama para cumplir un vuelo no nos podemos negar. Este tipo de actividad es lo que en todas las empresas del mundo se denomina "full time" y no nos es compensado. En varias oportunidades hemos sido sancionados por no presentarnos a cumplir funciones en nuestro día libre ya que se nos afirmó que debemos permanecer a la orden de la empresa.

En lo que tiene que ver con los paros de los funcionarios públicos, debemos decir que la empresa no

nos permite adherirnos ya que ese día traslada sus tripulaciones al exterior y opera desde Buenos Aires a costos altísimos. Incluso, en algunos casos hemos sido perseguidos y hasta amenazados con el despido. Creo que la situación actual es peor que la vivida durante la dictadura.

SEÑORA DAGUERRE.- Como se puede observar, en el recibo de sueldos existe una cantidad por concepto de sobresueldo que corresponde al 33% y se debe al cumplimiento de una jornada de ocho horas. Esto fue el resultado de una transacción lograda con la administración anterior, en oportunidad en que reclamamos la compensación de "full time."

[illegible] transcurren un día, para luego [illegible]

[illegible]

[illegible] un informe realizado por [illegible] Ministerio de [illegible], en el que se decía que [illegible] en la empresa, por [illegible] nos [illegible], que [illegible] del salario [illegible] aclarado, [illegible] que ustedes se presentarán [illegible] cobrar [illegible] 33% extra.

[illegible] tiene que ver con las condiciones [illegible] Río, también [illegible], la que [illegible] seguridad social [illegible] las [illegible] reglamentarias.

[illegible]

[illegible] aviones por [illegible] para descansar. [illegible] que tenemos para turnarnos [illegible] tiene que ver con el [illegible] que se encuentran [illegible] que son [illegible]

los que deben plantear tal situación.

SEÑOR LABORDE.- Con respecto al tema del área de descanso, en todas las compañías hay un MBO (Manual Básico de ocho horas de vuelo, se tiene que cambiar de tripulación ocho horas de vuelo, se tiene que cambiar de tripulación o disponer de una parte aislada en el avión, donde la tripulación pueda descansar. El viaje a Madrid dura aproximadamente 13 horas y si se agregan las horas de servicio se llega a 17 horas, desde el momento en que uno sale de su casa hasta que llega al hotel. Podemos realizar un máximo de 23 horas horas de servicio en el día. Estas 23 horas de servicio si bien nunca se realizan, podrían cumplirse en caso de nieblas o demoras, para no dejar el vuelo en mitad de camino. En el caso de otras aerolíneas se realiza el cambio de tripulación que nosotros podríamos hacer en Río, ya que es la escala que tenemos. Si los señores senadores han viajado, habrán constatado que en la escala de Río cambia la tripulación, para luego continuar el viaje a Madrid. Allí se quedan uno o dos días y, en caso de tener vuelo dentro de Europa, continúan el viaje. Nosotros realizamos el vuelo Montevideo-Río-Madrid. Allí descansamos unas 35 horas en caso de que el [illegible] llegue en horario. De lo contrario, tenemos un mínimo de 24 horas de descanso. Este tiempo comienza a partir de que bajamos del avión hasta que despega, debiéndose tener en cuenta las horas que se pierden en llegar al hotel y el tiempo que uno necesita antes de partir.

Antes, rigiéndonos por el [illegible] - [illegible] manual porque es lo único que nos ampara- [illegible] descanso nocturno desde las [illegible] horas [illegible] de la mañana, que era intocable. En caso de [illegible] llegara a las doce de la noche, tenía [illegible] demás [illegible] día y PLUNA debía pagar los gastos de hotel [illegible] pasaje. Ese beneficio ya no lo tenemos, porque PLUNA [illegible] gastaba mucho dinero en ello. Ultimamente, con los [illegible] puestos son aviones que no cumplen los requisitos de autonomía, por lo que para llegar a Madrid hay que [illegible] una escala en [illegible] llegamos pasadas la hora. Ahora tenemos [illegible] horas desde el momento de aterrizaje [illegible] Además, a veces dicho Manual es modificado sin que nosotros tengamos conocimiento. [illegible] que nos regimos por [illegible], que está hecho por [illegible] de PLUNA, [illegible] [illegible] seguridad [illegible]

Entendemos que hay una [illegible] "no poner [illegible]". [illegible] no es así [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] que por [illegible] [illegible] Madrid. Debido a [illegible] [illegible] para regresar con algún [illegible]

Nosotros tenemos un derecho adquirido porque [illegible] [illegible] [illegible] internacionales.

Al incorporarse más gente, volaríamos a Madrid cada 45 días, por lo que no percibiríamos el viático tres veces al mes. Obviamente, esto afectaría gravemente a nuestra familia en lo económico. Pero lo más doloroso de todo esto es que no nos reconocen la antigüedad y la experiencia que hemos adquirido, y ello por la sola voluntad del Directorio. Hay gente que no quiso hacer vuelos de este tipo por tener niños; la señora Daguerre, teniendo un hijo, se sacrificó y cumplió con la Compañía. En mi caso, cuando murió mi padre me encontraba volando y si bien todo eso nos afecta, seguimos cumpliendo con la empresa.

SEÑORA DAGUERRE (Silvana).- No quisiera ser reiterativa, pero debo decir que nosotros volamos los sábados, domingos y feriados no laborables y no se nos paga por ello. No percibimos ninguna retribución por el horario nocturno, a pesar de que nuestros vuelos son de 23 a 6 de la mañana.

Como todo esto va en desmedro nuestro, tratamos de hacerle entender al Directorio del Ente que, además de tener un derecho adquirido, se nos está perjudicando de otra manera. Vemos una cierta animosidad para con nosotros. Hasta hace poco [illegible] el Directorio no nos quería recibir e incluso le presentamos un memorándum acerca del cuál no tuvimos contestación. Más tarde un jerarca nos recibió pero no sabemos el por qué de esa animosidad ya que durante esta Administración nunca tuvimos ningún tipo de petición económica, que generalmente es algo que molesta a los Directores. Aclaro que en todo momento el Directorio ha actuado en desmedro de los tripulantes que realizan vuelos intercontinentales. Repito que no

sabemos el por qué de esta actitud. Es por [illegible] vinimos a hacer este planteo a la Comisión para [illegible] señor senadores conozcan nuestra situación, ya [illegible] todas las puertas cerradas y no encontramos ning[illegible]

SEÑOR PEREZ.- Quisiera saber si ustedes tienen idea [illegible] cuál es el sueldo de los trabajadores en las otras comp[illegible]

SEÑOR LABORDE.- Como mínimo, el sueldo es de U$S [illegible]. Pasadas las 60 horas hay un aumento en lo que per[illegible] luego de las 70 se paga una prima de vuelo que an[illegible] de la dictadura existía en PLUNA y no se pueden tr[illegible] más de 90 horas mensuales. Hay regímenes de horas mens[illegible], trimestrales, semestrales y anuales, y si uno no lo [illegible] lo retiran de los vuelos, porque todo esto afecta la seguridad de los aviones. Si mañana se produce un accid[illegible] lo primero que se va a hacer es constatar la [illegible] de vuelo en los últimos tres meses de todo el [illegible] es decir, de los auxiliares de cabina, piloto, [illegible] etcétera. Estas medidas son tomadas porque [illegible] no estar apto para reaccionar en una emergencia por excesivo trabajo o por presión sicológica, como la que [illegible] [illegible] [illegible] cuando [illegible] tendría que [illegible] todo [illegible] [illegible] [illegible] para poder cobrar el viático [illegible] dejar constancia de [illegible] discrecionado todo [illegible] que, a pesar de estar enfermos, tenemos [illegible] por necesidades económicas.

Según nos acabamos de enterar, ciertas reparticiones de PLUNA han mejorado como, por ejemplo, el sector de Servicios a Terceros, encargado de atender el trabajo a realizar en el aeropuerto, es decir, cuando llega un avión. A esta reparti-

ción se le ha creado algunos cargos como forma de aumentarles el sueldo. Un auxiliar gana mensualmente N$ 1:800.000, cuya tarea es la de cargar las valijas de los pasajeros. Un comandante percibe su sueldo, pero además, en Buenos Aires, le pagan un viático --esto surgió a raíz de un acuerdo con el Directorio-- de U$S 700, si comanda un "707" y U$S 500 si se trata de otro avión. Unos meses después de haber asumido este Directorio, la gremial pudo lograr ese viático que al ser pagado en Buenos Aires, no figura en el sueldo. Curiosamente, aunque nosotros somos personal semitécnico y ellos son técnicos, existen diferencias, a pesar de que nosotros también arriesgamos la vida.

SEÑOR PRESIDENTE.- No tengo claro si todos los tripulantes de cabina de PLUNA suman 80.

SEÑOR MILLOR.- En total, son 87.

Quisiera dejar una constancia porque puede suceder que en función de alguna actitud se descalifique determinada resolución adoptada por la Comisión. Como conozco los bueyes con que aro, deseo hacer esta precisión.

Debo decir que sé perfectamente cómo se desarrolla la vida de un tripulante de abordo porque la hija de un represen-

tante de la Cruzada 94 es compañera de trabajo de la delegación que hoy nos visita. Estoy enterado de la absoluta distorsión que sufren estos funcionarios desde el punto de vista laboral pero quiero dejar expresa constancia de que en el día de hoy recién tomo contacto con este problema. No me refiero solamente al que se nos viene plantear, sino también a las remuneraciones, porque se tuvo la delicadeza --justamente por el parentesco que mencioné-- de no apelar a los vínculos políticos que existían para realizar esta solicitud.

Aquí se tiende a descalificar en función de las posiciones que se adopten y como no me siento condicionado por esto, tomaré las decisiones que deba adoptar, luego de analizar el tema en profundidad.

SEÑORA DAGUERRE (Adriana).- Según tengo entendido, los integrantes de esta Comisión también analizan los problemas de la seguridad social, y quisiera realizar una puntualización al respecto.

Antes de la época del proceso, nosotros teníamos una ley de jubilaciones que establecía que contando con [illegible] años de edad, 15 de trabajo y 7.000 horas de vuelo, nos podíamos retirar. Luego, esta ley no se aplicó más --no sé por qué razón-- y en este momento somos considerados como cualquier funcionario público. En la otra ley se tenía en cuenta que nuestro trabajo es insalubre y agotador por los horarios, las demoras, etcétera. Los pilotos, por ejemplo, han conseguido que por dos años de trabajo se les compute tres. Nosotros también quisiéramos poder ampararnos a una legislación especial, pues algunos compañeros quieren jubilarse y no permanecer arriba de un avión teniendo 58 años de edad.

Por otra parte, en el día de hoy hemos presentado al ente un recurso de revocación jerárquico. Según tenemos entendido, se han puesto en una lista los nombres de funcionarios que realizarán vuelos compartidos con nosotros. Entre otras cosas, se nos ha dicho que no podíamos manejarnos de esa manera, pero no existe ninguna resolución del Directorio que establezca que se debe dar curso a ciertos funcionarios, quienes pasarán a volar en determinados aviones.Sólo contamos con una lista y las órdenes son dadas en forma verbal. El Director dice algo a un subordinado y éste hace lo mismo con el suyo. Es decir que ese es el procedimiento.

Como se nos ha presionado de distinta formar, consideramos que estamos sufriendo una coacción que no es procedente.

SEÑOR CASSINA.- Con respecto a la situación de los derechos jubilatorios que ha planteado esta delegación, cabe decir que, sin perjuicio de que esta Comisión pueda estudiar el tema, cuando el proyecto sobre seguridad social esté en nuestra órbita, el tema global de los servicios bonificados y las actividades insalubres será examinado en detalle. De todos modos, la decisión de crear una bonificación o causal especial para determinado sector de trabajadores, requiere, naturalmente, la iniciativa del Poder Ejecutivo. No obstante, los miembros de esta Comisión tomaremos en cuenta este planteamiento y haremos todo lo que esté a nuestro alcance. De todas formas, pienso que la vía más adecuada para realizar esta petición, es el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR SINGLET.- Creo que lo que corresponde es que la Comisión

analice la problemática y los pasos a dar y, como siempre, bus-
que una solución de justicia y equidad.

SEÑOR ARANA.- En forma breve, debo decir que estoy muy sorprendido ante la situación planteada por los integrantes de la delegación. Me siento particularmente sensibilizado y pienso que la Comisión debería tomar las medidas pertinentes para regularizar estos aspectos que, desde el punto de vista laboral, parecen anormales.

SEÑORA DAGUERRE (Adriana).- En nombre de mis compañeros, sólo nos resta expresar que quedamos a las órdenes y agradecemos a la Comisión por habernos recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- De la misma forma, la Comisión se compromete a analizar el tema en forma detallada, tratando de encontrar las soluciones que estén a su alcance.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 17 y 10 minutos)